

# ROTOR BEARING FIXING DEVICE

Publication number: JP7158647

Publication date: 1995-06-20

Inventor: KAWAI JUNJI; KUSASE ARATA

Applicant: NIPPON DENSO CO

Classification:

- international: **F16C35/077; H02K5/16; H02K5/173; F16C35/04; H02K5/16; H02K5/173; (IPC1-7): F16C35/077; H02K5/16; H02K5/173**

- european:

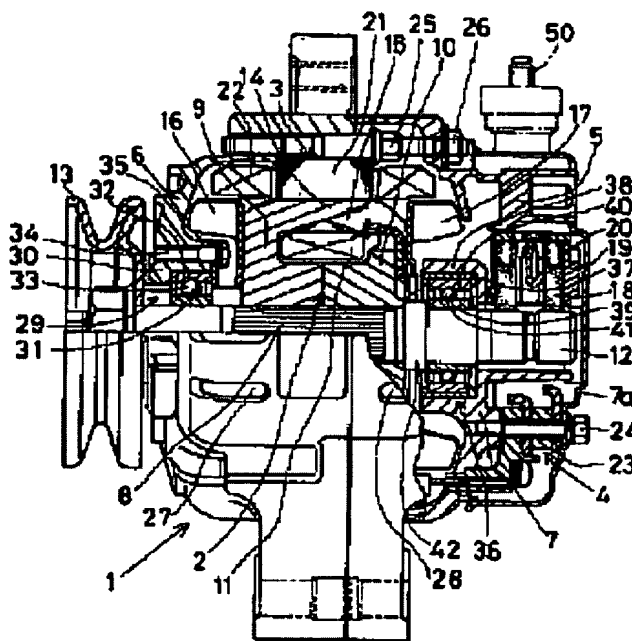
Application number: JP19930303111 19931202

Priority number(s): JP19930303111 19931202

[Report a data error here](#)

## Abstract of JP7158647

**PURPOSE:** To reduce the number of part items by a large margin by forming a bearing enclosing part integrally with a rear frame while preventing the creep of a rolling bearing caused by the thermal expansion of the bearing housing part. **CONSTITUTION:** A cylindrical bearing housing part 38 for enclosing a rolling bearing 36 is integrally formed on the inner peripheral side of a rear frame 7. A spacer 37 made of resin larger in the coefficient of thermal expansion than the rear frame 7 is provided between the outer periphery of the outer ring 40 of the rolling bearing 36 and the inner periphery of the bearing housing part 38. The movement, in the axial direction of a shaft 8, of the outer ring 40 of the rolling bearing 36 is regulated by plural protruding pieces formed at both end parts of the spacer 37. The rotating direction movement of the spacer 37 to the bearing housing part 38 is regulated by a protruding part formed at the outer periphery of the front side end part of the spacer 37. Even in the case of the bearing housing part 38 being expanded, a clearance between the rolling bearing 36 and the bearing housing part 38 is filled up by the thermal expansion of the spacer 37 so as to impede the rotation of the outer ring 40.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平7-158647

(43) 公開日 平成7年(1995)6月20日

(51) Int.Cl. <sup>8</sup>	識別記号	庁内整理番号	F I	技術表示箇所
F 1 6 C 35/077				
H 0 2 K 5/16		Z 7254-5H		
5/173		A 7254-5H		

審査請求 未請求 請求項の数 1 OL (全 7 頁)

(21) 出願番号 特願平5-303111

(22) 出願日 平成5年(1993)12月2日

(71) 出願人 000004260

日本電装株式会社

愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地

(72) 発明者 川合 淳司

愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地 日本電装株式会社内

(72) 発明者 草瀬 新

愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地 日本電装株式会社内

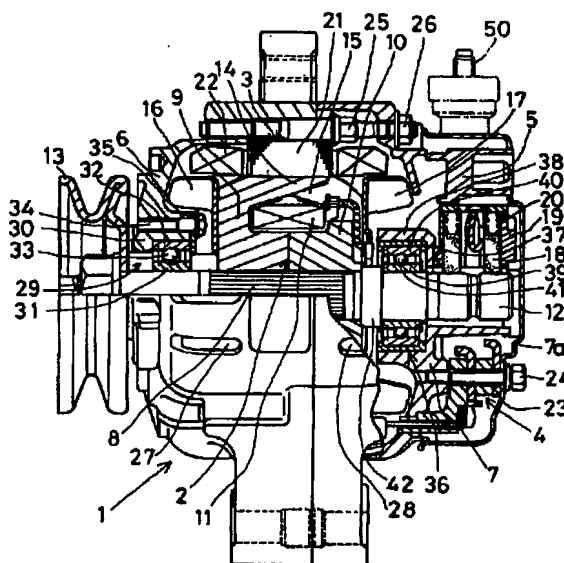
(74) 代理人 弁理士 石黒 健二

(54) 【発明の名称】 回転体用軸受の固定装置

(57) 【要約】

【目的】 軸受収納部の熱膨張によるころがり軸受のクリープを防止しながらも、軸受収納部をリヤフレームと一体形成して、部品点数を大幅に削減する。

【構成】 リヤフレーム7の内周側にころがり軸受36を収納する円筒状の軸受収納部38を一体形成した。そして、ころがり軸受36の外輪40の外周と軸受収納部38の内周との間にリヤフレーム7より熱膨張係数の大きい樹脂製のスペーサ37を設けた。また、スペーサ37の両端部に形成した複数個の突起片によって、ころがり軸受36の外輪40のシャフト8の軸方向への移動を規制した。さらに、スペーサ37のフロント側端部の外周に形成した突条部によって、軸受収納部38に対するスペーサ37の回転方向への移動を規制した。そして、軸受収納部38が膨張しても、スペーサ37の熱膨張にてころがり軸受36と軸受収納部38の隙間が埋められ、外輪40の回転が阻止される。



(2)

特開平7-158647

1

【特許請求の範囲】

【請求項1】 (a) 回転する回転体と、

(b) この回転体の外周に嵌め合わされた内輪、この内輪の外周に配された外輪、および前記内輪と外輪との間を転がる複数の転動体を有するころがり軸受と、

(c) このころがり軸受の外輪を収納する軸受収納部が一体形成され、前記ころがり軸受を介して前記回転体を回転自在に支持するフレームと、

(d) 前記ころがり軸受の外輪と前記フレームの軸受収納部との間に配され、前記ころがり軸受の外輪を係止する第1係止部、および前記フレームの軸受収納部を係止する第2係止部を有すると共に、前記フレームより熱膨張係数の大きい材料により形成された環状部材とを備えた回転体用軸受の固定装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】この発明は、回転体を回転自在に支持するころがり軸受を備えた発電機や電動機などの回転体用軸受の固定装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】近年の自動車部品の低コスト化の要望に伴い、回転機、例えば車両用交流発電機においても、部品数、加工工数や組付け工数の削減が求められている。ここでは、車両用交流発電機に使用されているアルミニウム製のリヤフレームへのころがり軸受の固定方法に注目したが、そのリヤフレームに軸受収納箱を一体形成し直接収納すると、車両用交流発電機が作動した時に発生する熱により軸受収納箱が膨張する。これにより、摩擦により高熱が発生して軸受収納箱ところがり軸受の外輪との間に隙間が生じることによって、ころがり軸受の外輪が回転（クリープ）するという不具合があった。

【0003】そこで、上記の不具合を解消する従来の技術としては、実開昭57-1077号公報や図7に示したようなものがある。この従来の技術の構造は、アルミニウム製のリヤフレーム101に、シールリング102を介して熱膨張係数の小さい材料（例えば鉄）で作られた軸受収納箱103を複数の固定ねじ104で取り付け、リヤ側のころがり軸受105を直接収納するようにして、クリープの発生しない信頼性の高い車両用交流発電機を得ていた。ここで、図7中の106はシャフトで、107はボールコアで、108はスリップリングで、109はブラシである。また、ころがり軸受105は、内輪110、外輪111および複数の鋼球112よりなる。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】ところが、従来の技術においては、リヤフレーム101にシールリング102を介して軸受収納箱103を複数の固定ねじ104で取り付けるようにしているため、シールリング102、軸受収納箱103、複数の固定ねじ104等、多くの部

2

品点数とその加工が必要となり、さらに多くの組付け工数が必要でコスト高の原因となっていた。

【0005】この発明は、ころがり軸受のクリープの発生を防止しながらも、軸受収納部をフレームと一体形成して、部品点数を大幅に削減することが可能な回転体用軸受の固定装置の提供を目的とする。

【0006】

【課題を解決するための手段】この発明は、回転する回転体と、この回転体の外周に嵌め合わされた内輪、この内輪の外周に配された外輪、および前記内輪と外輪との間を転がる複数の転動体を有するころがり軸受と、このころがり軸受の外輪を収納する軸受収納部が一体形成され、前記ころがり軸受を介して前記回転体を回転自在に支持するフレームと、前記ころがり軸受の外輪と前記フレームの軸受収納部との間に配され、前記ころがり軸受の外輪を係止する第1係止部、および前記フレームの軸受収納部を係止する第2係止部を有すると共に、前記フレームより熱膨張係数の大きい材料により形成された環状部材とを備えた技術手段を採用した。

20 【0007】

【作用】この発明によれば、フレームに軸受収納部が一体的に形成されているので、フレームと軸受収納部とを連結するための部品が不要となり、組付け工数が減る。そして、回転体の作動時に発生する熱によりフレームの軸受収納部が膨張して、フレームの軸受収納部ところがり軸受の外輪との間が離れても、フレームの軸受収納部ところがり軸受の外輪との間に配された環状部材の熱膨張によってフレームの軸受収納部ところがり軸受の外輪との間の隙間が埋められ、フレームの軸受収納部内にころがり軸受が強固に保持される。これにより、ころがり軸受のクリープが防がれ、シャフトのものがたつきが抑えられる。

【0008】

【実施例】次に、この発明の回転体用軸受の固定装置を車両用交流発電機に適用した実施例に基づいて説明する。

【0009】【第1実施例の構成】図1ないし図3はこの発明の第1実施例を示したもので、図1は車両用交流発電機を示した図で、図2はその主要部を示した図である。車両用交流発電機1は、駆動源としてのエンジン（図示せず）の回転中に車両に搭載された電気装置（図示せず）へ必要な電力を供給すると共に、バッテリー（図示せず）を充電し、いつでもバッテリーが使用できる状態に保っている。この実施例の車両用交流発電機1は、所謂オルタネータであって、ロータ2、ステータ3、レクチファイヤ4、ICレギュレータ5、ドライブフレーム6およびリヤフレーム7等より構成されている。

【0010】ロータ2は、本発明の回転体であって、界磁として働く部分で、シャフト8と一体的に回転する。

50 このロータ2は、ボールコア9、10、フィールドコイ

(3)

特開平7-158647

3

ル11およびスリップリング12より構成されている。

【0011】シャフト8のフロント側端部（図示左端部）には、エンジンの回転動力をシャフト8に伝達するためのVプーリ13が取り付けられている。このVプーリ13は、ベルト（図示せず）等の連結手段を介してエンジンの出力軸に連結されている。

【0012】ボールコア9、10は、シャフト8の外周に圧入等の手段により嵌め合わされ、中央にフィールドコイル11が巻かれている。これらのボールコア9、10は、ICレギュレータ5によってフィールドコイル11に励磁電流が流されると、ボールコア9の爪状磁極14が全てN極になり、ボールコア10の爪状磁極15が全てS極になる。

【0013】また、ボールコア9、10の各々の端面には、ドライブフレーム6およびリヤフレーム7で囲まれた空間内に冷却風を吸い込む冷却ファン16、17が一体的に取り付けられている。冷却ファン16にはシャフト8の軸方向および径方向（遠心方向）に冷却風を送る軸流式ファンが使用され、冷却ファン17にはシャフト8の径方向（遠心方向）に冷却風を送る遠心式ファンが使用されている。

【0014】スリップリング12は、シャフト8のリヤ側端部（図示右端部）に2個取り付けられており、各々のスリップリング12の外周をブラシ18が摺動する。2個のブラシ18は、樹脂製のブラシホルダ19内にスプリング20と共に収納されている。

【0015】ステータ3は、ボールコア9、10の外周に対向して配置されたステータコア21、およびロータ2の回転に伴って三相交流出力が誘起する三相のステータコイル22より構成されている。

【0016】ステータコア21は、ドライブフレーム6の内周面に圧入等の手段により取り付けられて一体化されている。また、ステータコア21は、磁性材料製の薄板を複数積層したもので、ロータ2のボールコア9、10から出た磁束が三相のステータコイル22と有効に交差するように作られた磁束通路を形成する。

【0017】三相のステータコイル22は、ステータコア21の内周側に設けられた多数のスロット（図示せず）内に巻かれている。これらのステータコイル22の接続は、Y結線またはΔ結線のうちのどちらかによりなされている。

【0018】レクティファイヤ4は、三相のステータコイル22で生じた交流電流を直流電流に変換する複数のダイオード（図示せず）、およびこれらのダイオードを付けたホルダフィン23等よりなり、固定ボルト24によりリヤフレーム7とリヤカバー7aとの間に固定されている。また、レクティファイヤ4は、出力端子50を介して自動車に搭載された電気装置やバッテリーに電気的に接続され、これらの直流電流を供給する。

【0019】ICレギュレータ5は、フィールドコイル

4

11とアース（図示せず）との間に入れたパワートランジスタ等のスイッチング素子（図示せず）をオン、オフすることによりフィールドコイル11へ供給される励磁電流を制御して車両用交流発電機1の発電電圧を一定にするものである。

【0020】ドライブフレーム6とリヤフレーム7は、軽量なアルミニウムダイカスト（熱膨張係数： $100^{\circ}\text{C}$ 、 $23 \times 10^{-6}/\text{deg} \sim 24 \times 10^{-6}/\text{deg}$ ）によりなり、複数のスタッドボルト25およびナット26により直接結合されており、リヤフレーム7のリヤ側に固定ボルト24によりリヤカバー7aが固定されている。また、ドライブフレーム6とリヤフレーム7は、ロータ2とステータ3を支持すると同時に、エンジン等の固定部材への取り付けを行うもので、冷却ファン16、17により外部から吸い込まれる冷却風の通気用の穴27、28を多数開口している。

【0021】そして、ドライブフレーム6の内周側には、フロント側のころがり軸受29を収納保持する円筒状の軸受収納部30が一体形成されている。ころがり軸受29は、アルミニウム合金、銅鉛合金鋳物等よりなり、内輪31と外輪32との間に配された複数の鋼球（玉）33のころがり摩擦により、シャフト8のフロント側端部を回転自在に支持する軸受である。

【0022】内輪31は、外輪32に対向する軌道面に溝を有し、シャフト8のフロント側端部の外周に嵌め合わされシャフト8と一体的に回転する。外輪32は、内輪31に対向する軌道面に溝を有し、ドライブフレーム6の軸受収納部30に固定ねじ34と円環板35により固定されている。複数の鋼球33は、内輪31の軌道面と外輪32の軌道面との間を転がる。なお、鋼球33の代わりにころを用いても良い。

【0023】また、リヤフレーム7の内周側には、リヤ側のころがり軸受36をスペーサ37を介して収納する円筒状の軸受収納部38が一体形成されている。ころがり軸受36は、アルミニウム合金、銅鉛合金鋳物等よりなり、内輪39と外輪40との間に配された複数の鋼球（玉）41のころがり摩擦により、シャフト8のリヤ側端部を回転自在に支持する軸受である。

【0024】内輪39は、外輪40に対向する軌道面に溝を有し、シャフト8のリヤ側端部の外周に嵌め合わされシャフト8と一体的に回転する。外輪40は、内輪39に対向する軌道面に溝を有し、リヤフレーム7の軸受収納部38に固定されている。複数の鋼球41は、内輪39の軌道面と外輪40の軌道面との間を転がる。なお、転動体としての鋼球41の代わりにころを用いても良い。

【0025】なお、内輪39とシャフト8の鏝状部42との間には、水等の異物がシャフト8の外周と内輪39の内周との間に浸入することを防ぐための円環状の水切り板43が装着されている。また、内輪39のリヤ側に

(4)

特開平 7-158647

5

は、水等の異物がシャフト 8 の外周と内輪 39 の内周との間に浸入することを防ぐための円環状の水切り板 44 が装着されている。

【0026】スベサ 37 は、本発明の環状部材であって、円筒状に形成され、リヤフレーム 7 より熱膨張係数の大きい樹脂よりなる。スベサ 37 の材料としては、例えばガラス繊維入りポリアミド樹脂（熱膨張係数：20℃、 $10 \times 10^{-5} / \text{deg} \sim 15 \times 10^{-5} / \text{deg}$ ）、ガラス繊維無しポリアミド樹脂（熱膨張係数：20℃、 $10 \times 10^{-5} / \text{deg} \sim 15 \times 10^{-5} / \text{deg}$ ）、ガラス繊維入り PBT 樹脂、ガラス繊維無し PBT 樹脂等のように殆どの樹脂を用いることができる。また、スベサ 37 の材料として、リヤフレーム 7 より熱膨張係数の大きい金属合金等を用いても良い。

【0027】スベサ 37 のフロント側端部にはころがり軸受 36 の外輪 40 のフロント側端面を係止する円弧状の突起片 45 が一体形成されており、スベサ 37 のリヤ側端部にはころがり軸受 36 の外輪 40 のリヤ側端面を係止する円弧状の突起片 46 が一体形成されている。なお、突起片 45、46 は、本発明の第 1 係止部であって、スベサ 37 の両端部より内周側に突出するように形成され、ころがり軸受 36 の外輪 40 を固定することにより、シャフト 8 の軸方向へのころがり軸受 36 の移動を規制する。

【0028】また、スベサ 37 のフロント側端部は、スベサ 37 が弾性変形し易いように切欠部 47 が形成されている。そして、スベサ 37 のフロント側端部の外周には、リヤフレーム 7 の軸受収納部 38 の内周面に設けられた凹み部等の被係止部（図示せず）を係止する突条部 48 が一体形成されている。なお、突条部 48 は、本発明の第 2 係止部であって、スベサ 37 の外周より外側（軸受収納部 38 側）に突出するように形成され、リヤフレーム 7 の軸受収納部 38 を固定することにより、リヤフレーム 7 の軸受収納部 38 に対するスベサ 37 の回転方向への移動が規制される。

【0029】〔第 1 実施例の固定方法〕次に、この実施例のころがり軸受 36 の固定方法を図 1 ないし図 3 に基づいて簡単に説明する。

【0030】まず、内輪 39、外輪 40 および複数の鋼球 41 を組み付けてころがり軸受 36 を形成する。そして、そのころがり軸受 36 を、スベサ 37 のフロント側端部の複数の突起片 45 で囲まれた開口部からスベサ 37 内に挿入する。このとき、スベサ 37 のフロント側端部に切欠部 47 が形成されているので、切欠部 47 が広がってころがり軸受 36 がスベサ 37 内に嵌め込まれる。

【0031】そして、ころがり軸受 36 がスベサ 37 内に嵌め込まれると、樹脂の弾性変形によってころがり軸受 36 がスベサ 37 に緊密に保持される。さらに、スベサ 37 の両端部に形成された突起片 45、46 に

6

よって、ころがり軸受 36 の外輪 40 が係止されることにより、シャフト 8 の軸方向へのころがり軸受 36 の移動が規制される。

【0032】なお、ころがり軸受 36 とスベサ 37 を組み付けた組付体 49 は、リヤフレーム 7 の軸受収納部 38 のフロント側端部から挿入される。そして、スベサ 37 のフロント側端部の外周に形成された突条部 48 が、リヤフレーム 7 の軸受収納部 38 の内周面に設けられた凹み部等の被係止部に係止されることによって、リヤフレーム 7 の軸受収納部 38 に対するスベサ 37 の回転方向への移動が規制される。したがって、ころがり軸受 36、とくに外輪 40 は、シャフト 8 の軸方向および回転方向に固定されることになる。

【0033】〔第 1 実施例の作用〕次に、この実施例の車両用交流発電機 1 の作用を図 1 ないし図 3 に基づいて簡単に説明する。

【0034】エンジンの回転動力がベルト等の連結手段を介して V プーリ 13 に伝わると、ロータ 2 すなわちシャフト 8 が回転する。そして、フィールドコイル 11 に外部より電圧が印加されてフィールドコイル 11 に励磁電流が流れることによりポールコア 9、10 が励磁される。これによって、ポールコア 9 の爪状磁極 14 が全て N 極になり、ポールコア 10 の爪状磁極 15 が全て S 極になる。

【0035】そして、ロータ 2 と相対回転運動するステータ 3 のステータコア 21 に回転磁界が発生し、三相のステータコイル 22 に交流電流が誘起する。この三相交流電流は、レクティファイヤ 4 に設けられた複数のダイオードにより直流電流に整流され、車両に搭載された電気装置に電力を供給すると共に、バッテリーを充電する。

【0036】さらに、ポールコア 9、10 の回転に伴って、ポールコア 9、10 の各々の端面に取り付けられた冷却ファン 16、17 も同様に回転するため、ドライブフレーム 6 とリヤフレーム 7 に形成された通気用の穴 27、28 より冷却風が吸い込まれて、レクティファイヤ 4、フィールドコイル 11、三相のステータコイル 22 等のような通電されると発熱する発熱部材の冷却が行われる。

【0037】ここで、ステータコア 21 がドライブフレーム 6 の内周に圧入されているので、ステータ 3 の三相のステータコイル 22 で発生した熱はドライブフレーム 6 とリヤフレーム 7 にも伝わり、三相のステータコイル 22 の冷却効率を向上させている。また、シャフト 8 の回転に伴う複数の鋼球 33、41 のころがり摩擦によりころがり軸受 29、36 の熱も高くなる。このため、ドライブフレーム 6 の軸受収納部 30 やリヤフレーム 7 の軸受収納部 38 が熱膨張し易くなる。

【0038】なお、ドライブフレーム 6 の軸受収納部 30 は外気に晒され易く放熱し易いが、リヤフレーム 7 の

7

軸受収納部38は近くに発熱するレクティファイヤ4があり放熱し難い。

【0039】そこで、この実施例では、ころがり軸受36の外輪40の外周とリヤフレーム7の軸受収納部38との間に樹脂製のスペーサ37を設けている。これにより、リヤフレーム7の軸受収納部38が熱膨張して、リヤフレーム7の軸受収納部38ところがり軸受36の外輪40との間が離れても、スペーサ37の熱膨張によってリヤフレーム7の軸受収納部38ところがり軸受36の外輪40との間の隙間が埋まり、ころがり軸受36の外輪40が回転したり、リヤフレーム7の軸受収納部38ところがり軸受36の外輪40との軸方向の位置ずれが生じたりすることはない。

【0040】そして、スペーサ37の両側端部に設けられた突起片45、46によってころがり軸受36の外輪40の両端面をそれぞれ係止しているので、ころがり軸受36の外輪40の軸方向に移動が規制されている。また、スペーサ37のフロント側端部の外周に設けられた突条部48がリヤフレーム7の軸受収納部38の内周面に形成された凹み部等の被係止部に係止されているので、リヤフレーム7の軸受収納部38に対するスペーサ37の回転方向への移動が規制されている。

【0041】これにより、ころがり軸受36の外輪40が仮に軸方向または回転方向に変位しようとしてもその動きをスペーサ37によって防止できる。さらに、スペーサ37と外輪40との位置ずれ、およびリヤフレーム7の軸受収納部38とスペーサ37との位置ずれを防止できるので、スペーサ37が摩擦により溶け出すことも防止できる。

【0042】〔第1実施例の効果〕以上のように、車両用交流発電機1は、リヤフレーム7と軸受収納部38とを一体形成しながらも、リヤフレーム7より熱膨張係数の大きい樹脂製のスペーサ37の熱膨張によってリヤフレーム7と軸受収納部38内にころがり軸受36の外輪40を強固に保持することができる。このため、軸受収納部38の熱膨張によるころがり軸受36のクリープを防止することができ、シャフト8のがたつきを防止することができるので、車両用交流発電機1の発電効率の低下を防止することができる。また、リヤフレーム7と軸受収納部38とを一体形成することにより、リヤフレーム7と軸受収納部38とを連結するための複数の固定ボルト等の連結手段が不要となるので、部品点数、加工工数や組付け工数を大幅に削減することができ、大幅な低コスト化を図ることができる。

【0043】また、スペーサ37のフロント側に切欠部47を設けることにより、スペーサ37のフロント側端部の弾性変形が大きくなり、スペーサ37内へのころがり軸受36の組付け作業性を向上することができる。そして、ころがり軸受36の外周に軸方向完全固定でスペーサ37が取り付けられるため、ロータ2を逆さまにし

50

(5)

特開平7-158647

8

てもスペーサ37が落下しないので、ロータ2の組付け作業性を向上することができる。

【0044】ここで、スペーサ37を樹脂成形する際には、例えばスペーサ37の両端部に形成された複数の突起片45、46が干渉しない形状にすれば、すなわち、軸方向にて対向する位置に設けなければ、スペーサ37の成型型に2方向抜き方式を採用することができ、比較的に低いコストの成型設備で済む。

【0045】〔第2実施例〕図4はこの発明の第2実施例を示したもので、スペーサを示した図である。この実施例では、樹脂製のスペーサ37のフロント側端部に第1係止部としての円環状部51を設け、リヤ側端部に第1係止部としての複数の円弧状突起片52を設けている。このように、第1係止部はフロント側端部とリヤ側端部との形状を異ならせる等どのような形状でも良い。なお、円環状部51の円弧状の穴部53は、2方向抜き方式の抜き型を抜くために形成される部分である。

【0046】〔第3実施例〕図5はこの発明の第3実施例を示したもので、スペーサを示した図である。この実施例では、樹脂製のスペーサ37のフロント側端部に第1係止部としての円環状部54を設け、リヤ側端部に第1係止部としての複数の円弧状突起片55を設けている。なお、突起片55には、内側から外側へ向かって肉厚が漸減するようにテーパ56が形成されている。この突起片55により、ころがり軸受36をスペーサ37内に挿入し易くなるので、第1実施例の切欠部47を設けなくても良い。

【0047】〔第4実施例〕図6はこの発明の第4実施例を示したもので、スペーサを示した図である。この実施例では、樹脂製のスペーサ37の両端部に第1係止部としての円環状部57、58を設けて、ころがり軸受36を強固に軸方向固定できるようにしている。なお、この形状の場合には成型型の2方向抜きはできない。そして、スペーサ37の外周全体には、リヤフレーム7の軸受収納部38に形成された多数の溝部等の被係止部に係止する歯車状の突条部59が多数形成されている。

【0048】〔変形例〕この実施例では、本発明を車両用交流発電機1に適用したが、本発明をブラシレス発電機や車両用以外の交流発電機、直流電動機、交流電動機、電磁クラッチ、コンプレッサ、ファン、ブロワ等のようなロータ、フレーム、ころがり軸受等を備えたあらゆる回転体用軸受の固定装置に適用しても良い。

【0049】この実施例では、第1係止部として複数の突起片45、46、52、55や円環状部57、58を設けたが、第1係止部として鉤状の突起部、穴部や溝部を設けても良い。なお、ころがり軸受36の外輪40に第1係止部に対応した形状の被係止部を設けても良い。

【0050】この実施例では、第2係止部として突条部48、歯車状の突条部59を設けたが、第2係止部とし

(6)

特開平7-158647

9

て鉤状の突起部、穴部や溝部を設けても良い。なお、リヤフレーム7の軸受収納部38には、第2係止部に対応した形状の被係止部が設けられることになる。

【0051】また、ドライブフレーム6の軸受収納部30ところがり軸受29との間にスペーサ37等の環状部材を設けても良い。さらに、フレーム37を2個以上に分割しても良い。

【0052】

【発明の効果】この発明は、フレームより熱膨張係数の大きい材料製の環状部材の熱膨張によってフレームの軸受収納部内にところがり軸受を強固に保持することができるので、ところがり軸受のクリープの発生を防止することができる。また、軸受収納部をフレームと一体形成することができるので、部品点数、加工工数や組付け工数を大幅に削減することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】この発明の第1実施例を示した断面図である。

【図2】この発明の第1実施例の主要部を示した断面図である。

【図3】この発明の第1実施例に用いたスペーサを示した斜視図である。

【図4】この発明の第2実施例に用いたスペーサを示した斜視図である。

10

【図5】この発明の第3実施例に用いたスペーサを示した断面図である。

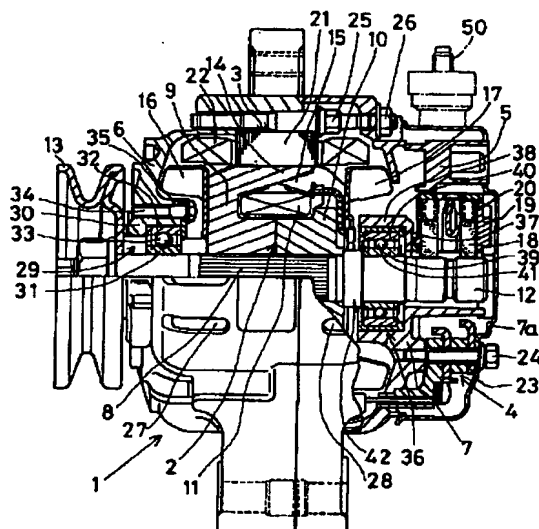
【図6】この発明の第4実施例に用いたスペーサを示した斜視図である。

【図7】従来の技術として用いた車両用交流発電機の主要部を示した断面図である。

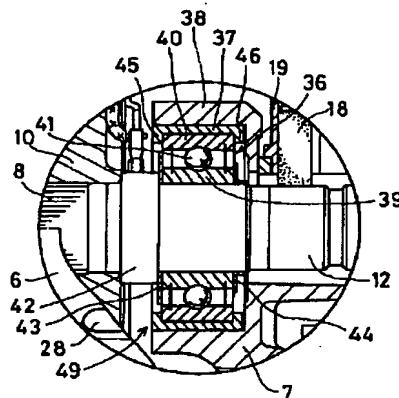
【符号の説明】

- 1 車両用交流発電機（回転体用軸受の固定装置）
- 2 ロータ（回転体）
- 3 ステータ
- 7 リヤフレーム
- 8 シャフト
- 36 ころがり軸受
- 37 スペーサ（環状部材）
- 38 軸受収納部
- 39 内輪
- 40 外輪
- 41 鋼球（転動体）
- 45 突起片（第1係止部）
- 46 突起片（第1係止部）
- 47 切欠部
- 48 突条部（第2係止部）
- 49 組付体

【図1】



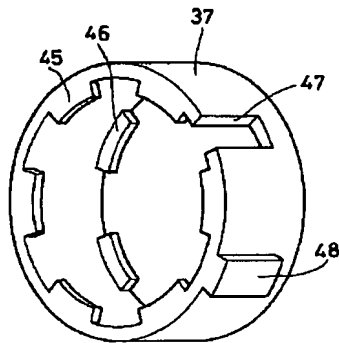
【図2】



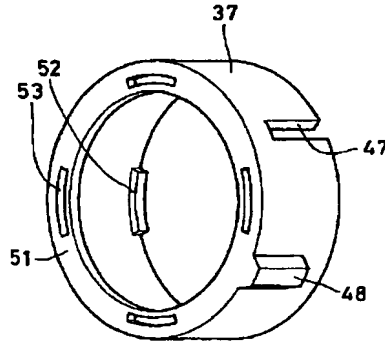
(7)

特開平7-158647

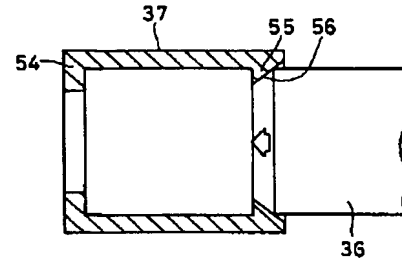
【図3】



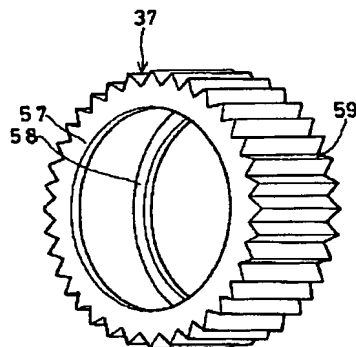
【図4】



【図5】



【図6】



【図7】

